

KETERSEDIAAN DAN KONEKTIVITAS ANGKUTAN LAUT DI PULAU TERTINGGAL DI WILAYAH PROPINSI SUMATERA BARAT AVAILABILITY AND CONNECTIVITY SEA TRANSPORT IN THE REGION BEHIND ISLAND WEST SUMATRA PROVINCE

Bambang Siswoyo

Peneliti Bidang Transportasi Multimoda-Badan Litbang Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat, 10110

Email : bang_esis@yahoo.co.id

Abstract - Transport become one of the unifying and opening the way for economic activities, so that makes a growing area and taken into account in economic activity and others. To support the increase in ocean freight services so accessibility behind to areas can interact with other regions, it is done in this study. The study aims to analyze and evaluate the availability of sea transport that serve the disadvantaged areas in West Sumatra, while the purpose of the study is a strategy to improve marine transport services in disadvantaged areas in West Sumatra. With the analysis of connectivity to the iteration -3 produced the highest total connectedness to 70 in Padang, Sipora Island and North Pagai Island to the islands, the capital district, Mentawai Island. Furthermore followed South Pagai Island and Siberut Island reach 57. For total connectivity value of connectedness with the highest connectivity value reaches 56 in Padang, Sipora Island, and North Pagai Island to the islands, the capital district, Mentawai Island. Furthermore followed Siberut Island and South Pagai Island reached 48, out of 264 total connectivity.

Keywords: behind region, marine transport, Mentawai Island.

Abstrak - Transportasi menjadi salah satu alat pemersatu dan pembuka jalan bagi kegiatan perekonomian, sehingga menjadikan daerah berkembang dan diperhitungkan dalam kegiatan perekonomian dan lain-lain. Untuk mendukung kelancaran peningkatan pelayanan angkutan laut sehingga aksesibilitas daerah-daerah yang tertinggal bisa berinteraksi dengan wilayah lain, maka dilakukan kajian ini. Kajian bermaksud menganalisis dan evaluasi ketersediaan angkutan laut yang melayani pada daerah tertinggal di Propinsi Sumatera Barat, sedangkan tujuan kajian adalah strategi peningkatan pelayanan angkutan laut pada daerah tertinggal di Propinsi Sumatera Barat. Hasil

yang diharapkan dari kajian ini strategi peningkatan pelayanan angkutan laut pada daerah tertinggal di Pulau Sumatera. Dengan analisis konektivitas sampai pada iterasi ke-3 dihasilkan bahwa total keterhubungan tertinggi mencapai 70 ada di Padang, Pulau Sipora dan Pulau Pagai Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya disusul Pulau Pagai Selatan dan Pulau Siberut mencapai 57. Untuk nilai konektivitas total keterhubungan dengan nilai konektivitas tertinggi mencapai 56 ada di Padang, Pulau Sipora, dan Pulau Pagai Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya disusul Pulau Siberut dan Pulau Pagai Selatan mencapai 48, dari total nilai konektivitas 264.

Kata kunci : daerah tertinggal, angkutan laut, Pulau Mentawai.

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan transportasi di Indonesia masih sangat dibutuhkan bagi daerah-daerah yang tertinggal, dimana kebutuhan akan transportasi akan membawa dampak yang cukup signifikan bagi pengembangan wilayah, utamanya daerah-daerah yang selama ini pelayanan jasa transportasi masih terbatas, baik transportasi jalan, transportasi laut, maupun transportasi udara. Pelayanan jasa angkutan khususnya angkutan laut memerlukan dukungan sarana dan prasarana yang cukup banyak, antara lain kapal laut beserta perlengkapannya, sumber daya manusia (SDM) sebagai crew kapal, prasarana harus tersedia pelabuhan dengan dermaga, fasilitas SBNPnya dan kantor pelayanan sebagai wakil pemerintah yang memberikan pelayanan perjalanan kapal.

Untuk wilayah Propinsi Sumatera Barat yang merupakan wilayah Kawasan Barat Indonesia, untuk wilayah (KBI), kebutuhan akan angkutan laut bagi kepulauan yang masih tertinggal masih membutuhkan pelayanan dalam rangka mendukung aksesibilitas antar wilayah. Pelayanan angkutan laut sangat berguna bagi daerah yang tertinggal utamanya yang berupa kepulauan, dimana kondisi ini memungkinkan pelayanan jasa angkutan laut dapat meningkatkan aksesibilitas orang maupun barang dalam rangka melakukan interaksi dengan wilayah lain dan untuk membuka keterisolasian wilayah.

Sebagaimana telah diuraikan di atas, untuk meningkatkan pelayanan angkutan laut pada daerah tertinggal di Propinsi Sumatera Barat perlu dilakukan kajian strategi peningkatan pelayanan angkutan laut di wilayah terpencil pada daerah di Propinsi Sumatera Barat.

Maksud kajian adalah menganalisis dan evaluasi ketersediaan angkutan laut pada daerah tertinggal di Propinsi Sumatera Barat. Tujuan kajian adalah tersusunnya strategi peningkatan pelayanan angkutan laut pada daerah tertinggal di Propinsi Sumatera Barat. Permasalahan, berangkat dengan adanya kesenjangan aksesibilitas antar daerah/ wilayah tingkat II ke daerah sekitarnya pada angkutan laut terutama di Propinsi Sumatera Barat yang masih terbatas terutama di wilayah-wilayah yang menjadi objek kajian maka perlu dilakukan kajian ini.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pelayanan

Dalam kajian teori pelayanan, meliputi definisi, manajemen kualitas pelayanan, kebijaksanaan pemerintah dalam memperluas kompetensi pelayanan, paradigma pelayanan, dan *reinventing government*.

1. Kebijakan Pemerintah dalam Memperluas Kompetensi Pelayanan

Kompetensi pelayanan prima yang diberikan oleh aparatur pemerintah kepada masyarakat selain dapat dilihat dalam Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor : 63/KEP/M.PAN/7/2003 Tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik yang dimaksudkan dalam pedoman umum ini adalah sebagai acuan bagi seluruh penyelenggara pelayanan publik dalam pengaturan dan pelaksanaan kegiatan pelayanan publik sesuai dengan

kewenangannya. Kemudian dengan pedoman ini bertujuan untuk mendorong terwujudnya penyelenggaraan pelayanan publik yang prima dalam arti memenuhi harapan dan kebutuhan baik bagi pemberi maupun penerima pelayanan. Di dalam pelayanan publik ini, harus memenuhi unsur-unsur dan asas pelayanan publik yang meliputi antara lain :

- a. Transparansi
- b. Akuntabilitas
- c. Kondisional
- d. Partisipatif
- e. Kesamaan Hak
- f. Keseimbangan Hak dan Kewajiban

2. Penyelenggaraan Pelayanan Publik

Prinsip Pelayanan Publik

- a Kesederhanaan
- b Kejelasan
- c Kepastian Waktu
- d Akurasi
- e Keamanan
- f Tanggung jawab
- g Kelengkapan sarana dan prasarana
- h Kemudahan Akses
- i Kedisiplinan, Kesopanan dan Keramahan
- j Kenyamanan.

3. Atribut Pelayanan Menurut Dokumen Sistranas

Sasaran Sistranas adalah terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi dan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional. Berdasarkan KM 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) ditetapkan 14 indikator pelayanan transportasi nasional.

B. Tingkat Kepuasan

Kepuasan adalah tingkat perasaan seseorang setelah membandingkan kinerja/hasil yang dirasakannya dengan harapannya (Oliver, 1980). Jadi, tingkat kepuasan merupakan fungsi dari perbedaan antara kinerja yang dirasakan dengan harapan. Kepuasan pelanggan didefinisikan sebagai hasil penilaian pelanggan terhadap apa yang diharapkannya dengan membeli dan mengkonsumsi suatu produk. Harapan itu lantas dibandingkan dengan persepsinya terhadap kinerja yang diterimanya dengan mengkonsumsi produk itu. Jika

harapannya lebih tinggi daripada kinerja produk maka pelanggan akan merasa tidak puas. Sebaliknya, jika harapannya sama dengan atau lebih rendah daripada kinerja produk pelanggan akan merasa puas.

C. Legalitas Yang Terkait Cakupan Penelitian

1. UU Pelayaran No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
2. Angkutan Di Perairan (PP 20 Tahun 2010).

METODOLOGI

Proses analisis dan evaluasi, dilakukan secara komprehensif menggunakan metode *Importance - Performance Grid* dan *Customer Satisfaction Index (CSI)*. Kedua metode tersebut dipakai untuk mengetahui sejauhmana kondisi eksisting pelayanan angkutan laut pada daerah-daerah teringgal di Pulau Sumatera saat ini dan bagaimana keinginan pengguna jasa dimasa mendatang.

Evaluasi digunakan untuk mengevaluasi kondisi saat ini yang menjadi permasalahan dalam pelayanan angkutan laut pada daerah terpencil dan evaluasi penyediaan sarana dan prasarana yang ada. Selanjutnya dilakukan analisis konektivitas, untuk melihat seberapa besar keterhubungan transportasi laut di wilayah tertinggal di Propinsi Sumatera Barat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

Provinsi Sumatera Barat tercatat memiliki luas daerah sekitar 42,2 ribu km². Sumatera Barat memiliki 391 gugusan pulau dengan jumlah pulau terbanyak dimiliki oleh Kabupaten Kepulauan

Mentawai dan pulau terkecil dimiliki oleh Kabupaten Agam. Sumatera Barat mempunyai 19 kabupaten/kota dengan Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki wilayah terluas, yaitu 6,01 ribu Km² atau sekitar 14,21 % dari luas Provinsi Sumatera Barat.

Berdasarkan Sensus Penduduk 2010 jumlah penduduk Sumatera Barat adalah sebanyak 4,85 juta jiwa perempuan, dengan rasio jenis kelamin sebesar 98,44 artinya untuk setiap seratus penduduk perempuan terdapat 98 dan 99 orang penduduk laki-laki. Tingkat kepadatan penduduk provinsi Sumatera Barat tahun 2010 adalah sebanyak 114,59 jiwa per km². Dilihat menurut kabupaten/kota jumlah penduduk kota Padang masih yang terbanyak dibandingkan kabupaten/kota lainnya yaitu sebanyak 833.562 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk sebesar 1.199 jiwa per km². Kota Bukit Tinggi mempunyai tingkat kepadatan penduduk tertinggi yaitu 4.410 jiwa per km². Sedangkan Kepulauan Mentawai merupakan wilayah yang paling jarang penduduknya dengan kepadatan sebesar 12 jiwa per km².

1. Pelayanan Kapal

Trayek-trayek pelayanan kapal komersil menurut data Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat Tahun 2011 yang memiliki *home base* di Padang (Tabel 1)

Jaringan trayek pelayaran perintis yang melayani Provinsi Sumatera Barat menurut data Dishubkominfo Tahun 2011, mempunyai 19 voyage pertahun, dengan jarak 1406 mil dan 1290 mil, 19 hari layar, dan 17 pelabuhan singgah (Tabel 2)

Di Sumatera Barat terdapat 6 perusahaan pelayaran rakyat yang terdaftar di Provinsi Sumatera Barat.

2. Pelabuhan-pelabuhan di Sumatera Barat

a. Pelabuhan Teluk Bayur

Teluk Bayur termasuk di wilayah PT. Pelabuhan Indonesia II yang berada di Propinsi Sumatera Barat. Pelabuhan ini merupakan sarana untuk tempat naik turunnya penumpang dan bongkar muat barang, serta menunjang angkutan laut. Pelabuhan mempunyai peran aktif dan dinamis bagi kelancaran arus barang, hewan, dan mobilitas manusia yang menggunakan kedua moda tersebut. Untuk pelayaran jarak dekat, kegiatan debarkasi dan embarkasi penumpang dialihkan ke pelabuhan Muara Padang yang terletak 4 km ke arah barat dari pelabuhan Teluk Bayur. Pelabuhan Muara Padang terletak di tengah kota Padang, di muara Sungai Batang Arum. Letak pelabuhan ini sangat strategis untuk menghubungkan kota Padang dengan

Tabel 1. Pelabuhan di Sumatera Barat

NO	LOKASI PELABUHAN	PERALATAN KAPAL	TRAYEK
1	TELUK BAYUR	KM. LAWIT	JAKARTA - PADANG - SIBOLGA
			PADANG - JAKARTA
		KM. SAMUDERA I	TELUK BAYUR - KEP. MENTAWAI - BENGKULU
2	MUARA PADANG	KM. KOMODO	TELUK BAYUR - KEP. MENTAWAI - NIAS - ACEH
		KM. SUMBER REZEKI BARU	PADANG - SIBERUT/SIKABALUAN
		KM. SIMASIN	PADANG - SIOBAN/TUA PEJAT
3	BUNGUS		PADANG - SIKAKAP/SIBERUT/ SIKABALUAN -
		KM. AMBU - AMBU	TUA PEJAT/SIOBAN
			PADANG - TUA PEJAT (pp)
			PADANG - SIKAKAP (pp)
			PADANG - SIBERUT (pp)

Sumber: Kantor Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat, 2011

Tabel 2. Trayek Jaringan Perintis di Sumatera Barat

NO	NAMA TRAYEK	JARINGAN TRAYEK	KETERANGAN
1	R-2	Teluk Bayur -40- Panasahan/Painan -90- Sikabalu -17- Labuhan Bajau -40- Sigolo-golo -15- Saeru -16- Boluta -24- P.Tello -48- Teluk Dalam -49- Sirombu -20- Hinako -15- Afulu -15- Lahewa -40- Gn.Sitoli -59- Singkil -33- P.Banyak -112- P.Simeulue/Sinabang -70- Tapaktuan. PP	ada
2	R-3	Teluk Bayur -40- Panasahan/Painan -80- Tua Pejat -30- Pei-pei/Tlk Katurai -25- Simalepet/Siberut -20- Muara saibi -15- Sikabalu/Pokai -15- Labuhan Bajau -15- Singapokna -15- Bataet -15- Singapokna -10- Labuhan Bajau -15- Sikabalu/Pokai -15- Muara Saibi -14- Simalepet/Siberut -30- Pei-pei/Tlk Katurai -40- Tua Pejat -80- Panasahan -40- Teluk Bayur. Teluk Bayur -40- Panasahan/Painan -80- Tua Pejat -25- Sioban -20- Berilau -30- Pasapat/Simagayak -18- Sikakap -20- Malakopak -15- Bake/Bulasat -20- Sinakak -120- Pulau Baai/Bengkulu. PP	ada

Sumber: Kantor Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat, 2011

Kepulauan Mentawai dan Kepulauan Nias, serta Kepulauan Aceh. Pelabuhan Teluk Bayur terletak di Teluk Bayur, di pantai barat Sumatera Barat pada posisi 01°00'04" LS dan 100°21'00" BT. Keadaan pantai di sekitar Teluk Bayur berliku-liku dan berbatu. Dasar lautnya lumpur, dengan kedalaman terkecil 7.8 m. Pada ujung pier dipasang lampu Cerlang Merah. Di depan pelabuhan terletak pulau Terlena untuk tempat berlabuh perahu nelayan dan dipasang empat pelampung pengepil. Tempat berlabuh di luar pelabuhan pada kedalaman 8 m dan 9.4 m.

Fasilitas Pelabuhan Teluk Bayur meliputi daerah lingkungan kerja daratan seluas 434 ha dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan seluas 6.904 ha. Alur pelabuhan memiliki panjang ± 1.600 m, dengan lebar minimum ± 100 m dan kedalaman minimum 8 m LWS dengan keadaan tanah dasar lumpur. Kolam pelabuhan memiliki luas 6.470 ha dengan kedalaman minimum 8-10 m LWS dan kedalaman maksimum 12 m LWS. Saat ini, kondisi kolam dan alur pelabuhan Muara Padang sangat dangkal sekali di waktu pasang surut. Kedalaman kolam hanya 1 m, sehingga untuk olah gerak kapal tidak memungkinkan. Kapal baru dapat mengadakan olah gerak apabila air pasang sudah naik. Hal ini memerlukan pemeliharaan kolam pelabuhan dan pengerukan alur.

· Kunjungan Kapal

Di Pelabuhan Teluk Bayur terdapat 5 jenis kegiatan pelayaran, yakni pelayaran luar negeri, dalam negeri, rakyat, perintis, dan kapal negara/ ABRI. Untuk lebih

jelasan disajikan pada tabel berikut.

Tabel 3. Data Kunjungan Kapal di Pelabuhan Teluk Bayur

NO	KEGIATAN	TAHUN				
		2007	2008	2009	2010	2011
1	Kapal Luar Negeri	560	456	378	335	394
2	Kapal Dalam Negeri	1.299	1.407	1.416	1.308	1.128
3	Kapal Rakyat	1.030	1.076	850	545	532
4	Kapal Perintis	39	12	42	44	9
5	Kapal Negara/ABRI	15	22	7	14	4
JUMLAH		2.943	2.973	2.693	2.246	2.067

Sumber: Kantor Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat, 2011

Tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah kunjungan kapal dalam negeri dan kapal luar negeri mengalami penurunan sejak tahun 2007.

· Lalu Lintas Penumpang

Data lalu lintas penumpang naik/turun untuk angkutan laut luar negeri dan dalam negeri menurut data Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat 5 tahun terakhir (Tabel 4).

Tabel 4. Lalu Lintas Penumpang Tahun 2006-2010

NO	KEGIATAN	TAHUN				
		2006	2007	2008	2009	2010
1	Kapal Penumpang Luar Negeri					
	Turun	0	0	0	0	0
	Naik	0	0	0	0	0
2	Kapal Penumpang Dalam Negeri					
	Turun	3.800	14	1.405	2.480	47
	Naik	4.600	127	728	2.288	161
	Melalui Pelabuhan Muara Padang					
	Turun	11.912	14.450	15.212	8.528	848
	Naik	10.509	14.070	18.550	10.523	865
Jumlah		22.421	28.520	33.752	19.051	1.713
TOTAL		30.821	28.661	35.895	23.819	1.921

Sumber: Kantor Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat, 2011

Lalu Lintas Barang

Data lalu lintas barang menurut data Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat 5 tahun terakhir (Tabel 5)

Tabel 5. Lalu Lintas Barang Tahun 2007-2011

NO	KEGIATAN	TAHUN				
		2007	2008	2009	2010	2011
1	IMPOR	449.809	410.031	160.144	286.826	389.608
2	EKSPOR	3.666.540	3.945.080	3.430.062	3.734.504	5.053.825
3	MUAT ANTAR PULAU	2.579.558	3.384.723	3.536.919	4.268.855	4.258.992
	a. CARGO	2.024.830	2.762.603	2.895.476	3.544.775	-
	b. BBM	554.728	622.120	641.443	724.080	-
4	BONGKAR ANTAR PULAU	2.636.738	2.840.704	2.907.822	3.092.895	3.764.603
	a. CARGO	933.828	1.076.304	1.096.018	1.324.862	-
	b. BBM	1.702.910	1.764.400	1.811.604	1.768.033	-
5	MUAT	38.923	46.294	38.899	19.340	-
	LOKAL/RAKYAT	-	-	-	-	-
6	BONGKAR LOKAL/RAKYAT	25.176	16.275	17.470	16.751	-
	JUMLAH	9.396.744	10.643.107	10.091.316	11.419.171	13.467.028

Sumber: Kantor Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat, 2011

b. Fasilitas Pelabuhan Sikakap

Tabel 6. Fasilitas Pelabuhan Sikakap

NO	URAIAN	UKURAN
1.	Dermaga	70 X 8 M = 560 M ²
2.	Depth / Kedalaman	8 LWS
3.	Trestle	21 M X 6 M = 126 M ²
4.	Causeway	270 M ²
5.	Talud	195 M ²
6.	Pagar	231 M ²
7.	Gudang	150 M ²
8.	Lapangan Penumpukan	1000 M ²
9.	Rumah Gengset	21 M ²
10.	Mesin Gengset	15 KVA
11.	Bak Air	100 M ³
12.	Kapal Kerja	3 Unit
	Titik Koordinat	099° - 12' - 20" BT 002° - 16' - 15" LS

Sumber: Kantor Dishubkominfo Provinsi Sumatera Barat, 2011

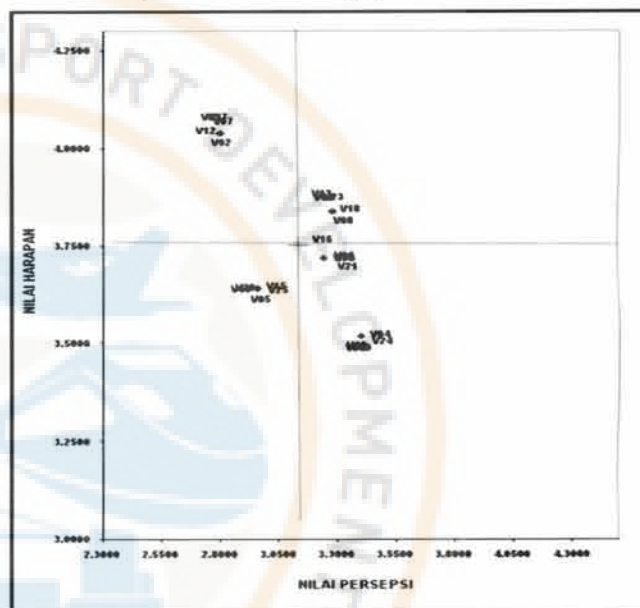
- Pelabuhan Bake
- Pelabuhan Siuban
- Pelabuhan Tua Pejat
- Pelabuhan Pokai
- Pelabuhan Carocok Painan (Panasahan)
- Pelabuhan Khusus Pertamina di Sikakap
- Pelabuhan Khusus Pertamina Bungus Teluk Kabung
- Pelabuhan Perikanan Nusantara Bungus
- Pelabuhan Perikanan Pantai Sikakap.

B. Analisis CSI

Analisis CSI ini untuk melihat sejauhmana ketersediaan fasilitas sarana dan prasarana angkutan laut, berdasarkan hasil survei lapangan terkait keberadaan dan kondisi pelayanan angkutan serta prasarana penunjang angkutan dan fasilitasnya di tiap obyek survei, dapat dianalisis dengan Metode Analisis CSI berdasarkan pendapat 25 responden di wilayah survei, dengan 25 variabel yang digunakan penilaian (tabel 7). Berdasarkan hasil analisis dengan

menggunakan Metode CSI bahwa di Padang pelayanan angkutan laut yang memberikan pelayanan pada daerah tertinggal dihasilkan nilai 62,58% yang berarti bahwa pelayanan angkutan laut masih sangat dibutuhkan dan penyediaannya masih perlu ditingkatkan dari kondisi eksisting yang ada, dimana masyarakat di daerah pulau-pulau yang tertinggal perlu pelayanan angkutan laut untuk mengangkut penumpang maupun hasil komoditi wilayah.

Beberapa variabel pelayanan menepati pada kuadran masing-masing berdasarkan hasil analisis CSI di wilayah survei Padang, posisi variabel tersebut



Gambar 1. Hasil Analisis Lokasi Padang

Tabel 7. Hasil Analisis CSI di Wilayah Padang

Kuadran	No	Variabel Pelayanan
I	V2	Ketersediaan pelabuhan laut perintis yang melayani daerah ini
	V7	Ketersediaan pelayanan angkutan laut perintis
	V12	Ketercukupan armada untuk angkutan penumpang
	V17	Kapasitas kapal mencukupi
	V22	Ketersediaan areal parkir kendaraan roda dua di pelabuhan.
II	V3	Ketersediaan terminal penumpang di pelabuhan
	V8	Waktu dan kenyamanan perjalanan angkutan laut
	V13	Ketercukupan armada untuk angkutan barang dan kendaraan
	V18	Lokasi Pelabuhan mudah dijangkau
	V23	Ketersediaan areal parkir kendaraan roda empat (pribadi) di pelabuhan.
III	V5	Tersedia trayek/rute angkutan laut liner yang melayani pelabuhan
	V10	Terjangkau ongkos angkutan laut
	V15	Ketepatan waktu kedatangan kapal
	V20	Pelayanan petugas loket
	V25	Keberadaan fasilitas dan areal parkir untuk kendaraan penjemput penumpang di pelabuhan.
IV	V1	Ketersediaan pelabuhan laut yang melayani daerah ini
	V4	Ketersediaan ruang tunggu penumpang di pelabuhan
	V6	Tersedia trayek/rute angkutan laut tramper yang melayani pelabuhan
	V9	Keselamatan Angkutan Laut
	V11	Pelayanan armada sesuai dengan kondisi daerah pelayaran
	V14	Ketersediaan informasi trayek dan jadwal angkutan laut
	V16	Ketepatan waktu keberangkatan kapal
	V19	Loket tiket kapal mencukupi
	V21	Pelayanan di pelabuhan terkoneksi dengan angkutan umum lanjutan
	V24	Keberadaan informasi halte angkutan umum lanjutan dalam radius < 500 meter di pelabuhan

Sumber: Analisis

terlihat pada gambar 1 dan tabel 7.

• **Kuadran 1** (*High Importance, Low Performance*):

Pada posisi ini meliputi : V2, V7, V12, V17, dan V22, jika dilihat dari kepentingan konsumen, faktor-faktor produk atau pelayanan berada pada tingkat tinggi. Tetapi, jika dilihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang rendah. Sehingga, konsumen menuntut adanya perbaikan kondisi tersebut. Untuk itu, pihak penyedia jasa maupun regulator harus menggerakkan sumber daya yang ada dalam meningkatkan performansi pelayanan tersebut.

• **Kuadran 2** (*High Importance, High Performance*):

Pada posisi ini meliputi : V3, V8, V13, dan V23, jika dilihat dari kepentingan konsumen, faktor-faktor produk atau pelayanan berada pada tingkat tinggi. Dilihat dari kepuasannya, konsumen merasakan tingkat yang tinggi pula. Hal ini menuntut operator untuk dapat mempertahankan posisinya, karena faktor-faktor inilah yang telah menarik konsumen untuk memanfaatkan pelayanan tersebut.

• **Kuadran 3** (*Low Importance, Low Performance*):

Faktor-faktor yang berada pada kuadran ini, meliputi : V5, V10, V15, V20, dan V25, kurang pengaruhnya bagi konsumen serta pelaksanaannya oleh operator biasa saja, sehingga dianggap sebagai daerah dengan prioritas rendah, yang pada dasarnya bukan merupakan masalah.

• **Kuadran 4** (*Low Importance, High Performance*):

Pada posisi ini meliputi : V1, V4, V6, V6, V9, V11, V14, V16, V19, V21, dan V24, jika dilihat dari kepentingan konsumen atribut-atribut pelayanan kurang dianggap penting, tetapi jika dilihat dari tingkat kepuasannya, konsumen merasa sangat puas.

Untuk nilai total dari analisis CSI ini didapatkan sebesar 62,58, berarti bahwa masih rendah pelayanan angkutan laut di Propinsi Sumatera Barat ke daerah tertinggal, tetapi dibutuhkan.

C. Analisis Konektivitas Antar Wilayah

Analisis Konektivitas ini untuk melihat sejauhmana keterhubungan antar wilayah (pulau) yang ada di Propinsi Sumatera Barat terutama di Pulau Mentawai. Dalam rangka mendukung konektivitas antar pulau di Sumatera Barat dengan pulau-pulau disekitarnya. Untuk mendukung transportasi antar pulau transportasi laut merupakan salah satu

angkutan yang amat dibutuhkan di kepulauan Mentawai sebagai alat untuk mengurangi ketertinggalan pulau yang berpenghuni maupun yang masih belum berpenghuni. Transportasi laut adalah alat angkut yang dapat mengurangi keterisolasian antar pulau, baik untuk mengangkut penumpang, barang maupun hasil komoditas.

Pelayanan angkutan laut sangat berguna bagi Kabupaten Kepulauan Mentawai yang masih masuk kategori daerah tertinggal, utamanya yang berupa kepulauan, dimana kondisi ini memungkinkan pelayanan jasa angkutan laut dapat meningkatkan aksesibilitas orang maupun barang dalam rangka melakukan interaksi dengan wilayah lain dan untuk membuka keterisolasian dengan wilayah di sekitarnya.

Kepulauan Mentawai adalah gugusan pulau-pulau yang secara geografis terletak di Samudera Hindia dan secara administratif masuk ke dalam provinsi Sumatera Barat, Indonesia. Kepulauan Mentawai berada di sisi barat provinsi Sumatera barat. Penduduk asli Mentawai mempunyai kebudayaan yang berbeda dengan penduduk Minangkabau karena terpisah oleh laut. Jumlah penduduk kepulauan Mentawai mencapai 60.097 jiwa dengan luas wilayah 6.011,35 km².

Kepulauan Mentawai mempunyai empat pulau besar, yakni:

- Pulau Siberut
- Pulau Sipora
- Pulau Pagai Utara
- Pulau Pagai Selatan, dan beberapa pulau-pulau kecil.

Di wilayah laut Kepulauan Mentawai ada beberapa selat, antara lain:

- Selat Mentawai, yakni selat yang memisahkan Pulau Sumatera dengan Kepulauan Mentawai.
- Selat Siberut, yakni selat yang memisahkan Pulau Siberut dengan Pulau Sipora.
- Selat Sipora, yakni selat yang memisahkan Pulau Sipora dengan Pulau Pagai Utara.
- Selat Sikakap, yakni selat yang memisahkan Pulau Pagai Utara dan Pulau Pagai Selatan.
- Selat Sinding

Sejak tahun 1999, wilayah Kepulauan Mentawai dikukuhkan menjadi sebuah kabupaten bernama Kabupaten Kepulauan Mentawai dengan ibu kota di Tua Pejat. Kabupaten Kepulauan Mentawai adalah salah satu kabupaten yang terletak di provinsi

Sumatera Barat. Kabupaten ini dibentuk berdasarkan UU RI No. 49 Tahun 1999 dan dinamai menurut nama asli geografisnya. Kabupaten ini terdiri dari 4 kelompok pulau utama yang berpenghuni yaitu Pulau Siberut, Pulau Sipora, Pulau Pagai Utara dan Pulau Pagai Selatan yang dihuni oleh mayoritas masyarakat suku Mentawai. Selain itu masih ada beberapa pulau kecil lainnya yang berpenghuni namun sebahagian besar pulau yang lain hanya ditanami dengan pohon kelapa. Kabupaten Kepulauan Mentawai merupakan kabupaten kepulauan yang terletak memanjang dibagian paling barat pulau Sumatera dan dikelilingi oleh Samudera Hindia. Kepulauan Mentawai merupakan bagian dari serangkaian pulau non-vulkanik dan gugus kepulauan itu merupakan puncak-puncak dari suatu punggung pegunungan bawah laut.

Dalam analisis sampai pada iterasi ke-3 dihasilkan bahwa total keterhubungan tertinggi mencapai 70 ada di Padang, Pulau Sipora dan Pulau Pagai Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya disusul Pulau Siberut dan Pulau Pagai Selatan mencapai 57.

Untuk nilai konektifitas dalam analisis sampai pada iterasi ke-3 dihasilkan bahwa total keterhubungan dengan nilai konektifitas tertinggi mencapai 57 ada di Padang, Pulau Sipora, dan Pulau Pagai Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya disusul Pulau Siberut dan Pulau Pagai Selatan dengan nilai 48, dari total nilai konektifitas 264 konektivitas.

Selanjutnya untuk nilai indeks keterhubungan sampai pada iterasi ke-3 dihasilkan bahwa indeks keterhubungan tertinggi mencapai 21,21 ada di Padang, Pulau Sipora (Tua Pejat), dan Pulau Pagai

Tabel 8. Konektifitas

	PADANG	P. SIBERUT	P. SIPORA	P. PAGAI UTARA	P. PAGAI SELATAN
PADANG	-	1	1	1	1
PULAU SIBERUT	1	-	1	1	-
P. SIPORA (TUA PEJAT)	1	1	-	1	1
PULAU PAGAI UTARA	1	1	1	-	1
P. PAGAI SELATAN	1	-	1	1	-

Tabel 9. Analisis Konektifitas Iterasi Ke-3

T	3							
	14	13	15	15	13	70	56	21.21
	13	9	13	13	9	57	48	18.18
	15	13	14	15	13	70	56	21.21
	15	13	15	14	13	70	56	21.21
	13	9	13	13	9	57	48	18.18
Status Iterasi:	STOP				264			

Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya

Tabel 10. Hasil Keterhubungan Antar Pulau

D	3					
	-	1	1	1	1	4
	1	-	1	1	2	5
	1	1	-	1	1	4
	1	1	1	-	1	4
	1	2	1	1	-	5

Sumber: Analisis

disusul Pulau Siberut dan Pulau Pagai Selatan mencapai 18,18.

Dari hasil analisis hasil keterhubungan antar wilayah (pulau) tertinggal dapat diidentifikasi bahwa angka tertinggi kurangnya keterhubungan antar wilayah ada di Pulau Siberut dan Pulau Pagai Selatan yang mencapai nilai 5 dibanding daerah yang lain hanya 4.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Beberapa kesimpulan yang dapat diberikan dalam kajian ini, sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis bahwa konektivitas antar pulau yang berpenghuni di Propinsi Sumatera Barat sudah terhubung dalam rangka membuka ketertinggalan dengan pulau lainnya.
2. Dari hasil analisis CSI bahwa di Padang pelayanan angkutan laut yang memberikan pelayanan pada daerah tertinggal dihasilkan nilai 62,58% yang berarti bahwa pelayanan angkutan laut masih sangat dibutuhkan dan penyediaanya masih perlu ditingkatkan dari kondisi eksisting yang ada, dimana masyarakat di daerah pulau-pulau yang tertinggal perlu pelayanan angkutan laut untuk mengangkut penumpang maupun hasil komoditi wilayah.
3. Dalam analisis konektivitas sampai pada iterasi ke-3 dihasilkan bahwa total keterhubungan tertinggi mencapai 70 ada di Padang, Pulau Sipora dan Pulau Pagai Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya disusul Pulau Pagai Selatan dan Pulau Siberut mencapai 57. Untuk nilai konektifitas total keterhubungan dengan nilai konektifitas tertinggi mencapai 56 ada di Padang, Pulau Sipora, dan Pulau Pagai Utara ke pulau-pulau yang merupakan ibukota kecamatan, di kabupaten Mentawai. Selanjutnya

disusul Pulau Siberut dan Pulau Pagai Selatan mencapai 48, dari total nilai konektivitas 264.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, dapat disarankan sebagai berikut :

1. Dalam rangka mendukung keterhubungan antar pulau di Propinsi Sumatera Barat perlu dilakukan pengembangan penyediaan transportasi laut dengan terlebih dahulu melihat *demand* yang membutuhkan.
2. Pembangunan pelabuhan dan dermaga hampir di tiap ibukota kecamatan telah sesuai dengan kebutuhan yang dibutuhkan saat ini.
3. Rencana pengembangan transportasi laut ke depan di Propinsi Sumatera Barat perlu ditindaklanjuti sebagai pengembangan pulau-pulau terluar dan tertinggal.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik, 2010, Kabupaten Natuna Dalam Angka, Kota Padang;
- BAPPENAS, 2007, *Evaluasi Paruh Waktu Daerah Tertinggal*, Jakarta;
- Dajan, Anto, 1983, *Pengantar Metode Statistik Jilid I*, LP3ES, Jakarta;
- Gaspersz, Vincent, 1992, *Teknik Analisis Dalam Penelitian Percobaan*, Tarsito, Bandung - Indonesia;
- Irawan, Handi, 2003, *10 Prinsip Kepuasan Pelanggan*, ElekMedia, Computindo, Jakarta;
- Lukman, Sampara, 1999, *Manajemen Kualitas Pelayanan*, STIA-LAN Prss, Jakarta.
- Manheim, Marvin L, 1979, *Fundamentals of Transportation System Analysis, volume I, Basic Concept*, The MIT Press, Cambridge;
- — —, 1984 *Metodologi Penelitian - Analisis Kuantitatif*, Lembaga Pendidikan Doktor, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta - Indonesia;
- Moenir, H.A.S., 2001, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta;
- Morlock, Edward K, 1978, *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, Mc. Graw Hill, Inc, New York;
- — — — —, 2002, *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*, Penerbit Andi, Yogyakarta;
- — — — —, *Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2005 tentang Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal*;
- Profil Perhubungan Laut Propinsi Sumatera Barat, 2010;
- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Propinsi Sumatera Barat 2011-2031;
- Undang Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kementerian Perhubungan, Jakarta-Indonesia, 2008;